

ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ РАДИООБМЕНА НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В связи со вступлением в законную силу Федеральных авиационных правил "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации" (*Утверждены Приказом Минтранса России от 26.09.2012 № 362*), произошли изменения ПРАВИЛ и ТИПОВОЙ ФРАЗЕОЛОГИИ радиообмена по сравнению с ранее действующими Федеральными авиационными правилами "Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации" (*Утверждены Приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 № 109 и утратили силу с 10.05.2012*).

Новые ПРАВИЛА радиообмена изложены в тексте ФАП "Порядок осуществления радиосвязи в ВП РФ". Изменения ТИПОВОЙ ФРАЗЕОЛОГИИ в настоящем документе не рассматриваются, с ними можно ознакомиться в Приложении к указанному ФАП.

Ниже изложены основные изменения ПРАВИЛ радиообмена по сравнению с ранее действующими:

I. УПРАЗДНЕНО:

- доклад экипажа о занятии заданного эшелона (высоты)
- доклад экипажа о выбранной системе захода на посадку [сейчас систему захода определяет диспетчер и доводит её до сведения экипажа (в том числе посредством АТИС); экипаж при этом имеет право запросить иной тип захода]
- доклад экипажа об установке давления на эшелоне перехода
- доклад экипажа о готовности к посадке
- доклад экипажа о посадке
- правило о самостоятельном переходе на частоту диспетчера круга после взлета
- правило о докладе экипажем ПОДа-выхода из зоны при вторичном контроле [сейчас при вторичном контроле докладываются только ПОДы, указанные диспетчером - п. 2.12.2]

II. ИЗМЕНЕНИЯ:

- Код информации АТИС необходимо доложить при первой связи (п. 2.1.3):
 - при вылете — первому диспетчерскому пункту аэродрома (Деливери, Рулению, Старту) [ранее докладывали только Рулению]
 - при прилете — Подходу [ранее докладывали Кругу]
- При ответах (подтверждениях) экипаж передает свой позывной в конце сообщения (п. 2.10) [ранее позывной должен был передаваться только в начале сообщения]
- Формат для донесения местоположения — ПОД (п. 2.12.3):
 - опознавательный индекс воздушного судна
 - местоположение (наименование ПОДа - п. 2.12)
 - время (не сообщается в момент пролета + в течение 1 мин после - п. 2.12.7)
 - эшелон полета или высоту, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается (можно опустить если введен режим вторичного контроля или экипаж иным путем освобожден от докладов каждого ПОД - п. 2.12.4)
 - следующее местоположение и время пролета связанного с ним пункта
 - скорость (если задана диспетчером - п. 2.12.5)
- Единицы измерения приведены в соответствие с реально используемыми (п. 2.9):
 - высоты в метрах (футы по запросу) [ранее только в метрах]
 - эшелоны в номерах [ранее в метрах]
 - скорость в км/ч, узлах и Мах [ранее в км/ч и Мах]
 - вертикальная скорость в м/с, фут/мин [ранее только в м/с]
 - скорость ветра на эшелоне (высоте) полета в км/ч, узлах [ранее только в км/ч]

III. НОВОЕ:

- Введена универсальная конструкция для первого выхода на связь с диспетчером в воздушном пространстве (п. 2.10):
 - обозначение вызываемой станции
 - позывной и слово "тяжелое" для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых
 - эшелон полета, включая текущий эшелон и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается
 - скорость, курс, если назначены органом ОВД
 - необходимая дополнительная информация[Конструкция не применяется, если при первом выходе на связь необходимо доложить о своем местоположении (при пролете ПОД). В этом случае используется формат для донесения ПОД]
- Введены "условные разрешения" (п. 5.6) [например: "Аэрофлот 575, на посадочной прямой Туpoleв-154, разрешаю исполнительный после посадки"]
- Освобождение от необходимости доклада каждого ПОД может вводиться не только фразой "контролирую по вторичному" ("контроль вторичный"), но и путем назначения конкретного пункта для следующего донесения (абз. 1 п. 2.12.2)
- Перевод воздушного судна на связь смежному диспетчеру может осуществляться в любое удобное для диспетчера время, в том числе при первом выходе на связь этого воздушного судна (абз. 2 п. 2.12.2) [одновременно диспетчер выдает частоту и место перехода]
- Если воздушное судно не оборудовано для полетов в RVSM, то экипаж сообщает об этом (п. 5.4):
 - при первом выходе на связь в пределах воздушного пространства RVSM
 - при запросах на изменение эшелона полета
 - при всех повторениях диспетчерских разрешений в отношении эшелона полета
- Изменение выбранного экипажем языка при ведении радиообмена может производиться в целях безопасности полетов по инициативе любой из сторон (абз. 2 п. 2.10.4)
- При передаче числового значения менее 100 в отношении (абз. 2 п. 2.3):
 - эшелона полета - первый ноль не произносится
 - курса - первый ноль произносится обязательно
- При ведении радиосвязи на английском и назначении эшелона на полные сотни, используется слово HUNDRED (абз. 3 п. 2.3.3) [например: FL100 = flight level one hundred, FL200 = flight level two hundred, FL300 = flight level three hundred]
- Введены следующие фразы (рус/eng), имеющие следующие значение (п. 2.5):
 - "опознаны" / "identified" или "radar contact" — воздушное судно опознано, т.е. отметка местоположения конкретного воздушного судна видна на индикаторе воздушной обстановки и однозначно опознана диспетчером (п. 2.1.1 приложения к ФАПУ)
 - "брейк" / "break" — указание на промежуток между частями сообщения, передаваемого одному воздушному судну
 - "брейк брейк" / "break break" — указание на границу между сообщениями, передаваемыми разным воздушным судам
 - "не принимайте во внимание" / "disregard" — игнорируйте сообщение
 - "прослушивайте" / "monitor" — прослушивайте на частоте (без вызова адресата)
 - "продублируйте слова" или "слова будут продублированы" / "words twice" — каждое слово будет передаваться дважды по причине плохой связи